

## 第8章 公営事業改革 旧体制の破壊から新しい公共性の創造へ

|          |  |
|----------|--|
| 著者       | 北波 道子  |
| 権利       | Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a> |
| シリーズタイトル | アジ研トピックリポート[緊急レポート]  |
| シリーズ番号   | 51   |
| 雑誌名      | 陳水扁再選 台湾総統選挙と第二期陳政権の課題   |
| ページ      | 115-126  |
| 発行年      | 2004   |
| 出版者      | 日本貿易振興機構アジア経済研究所   |
| URL      | <a href="http://hdl.handle.net/2344/00009358">http://hdl.handle.net/2344/00009358</a>  |

## 第8章 公営事業改革 ―旧体制の破壊から新しい公共性の創造へ―

北波 道子

### 第1節 民主化と公営事業改革<sup>1</sup>

1980年代以降、経営効率や市場メカニズムの重視による公企業の改革は世界的な潮流となり、たとえば日本では3公社が民営化（脱国有化）された。台湾でも1980年代半ばから改革の動きがあり、1989年7月に行政院に「公営事業民営化推動專案小組」（以下、民営化小組）が設置されて公営事業改革が本格的に開始された。

台湾の公営事業は、日本人資産を接収して設立され、戦後初期に経済の「官民二重構造」を形成した（劉 1975）。そして、金融や国内原料市場の独占などによって台湾に基盤を持たなかった中国国民党政府の経済資源吸収システムとして機能し（北波 2003）、かつ党高級幹部と大量の外省人入植者、一部の本省人エリートに安定的な就業機会を与えるなど政治的手段としても利用された。一方で、その後の台湾経済は順調に発展し、公営事業によるインフラの整備や石油化学工業の創設などが、結果的にその礎の一部を担った一面も否定できない。

いずれにせよ、台湾の公営事業は大資本で、かつ「省籍矛盾」<sup>2</sup>を含む官民対立の象徴的存在であり、長期独裁政権による所有・経営によってさらに「独占・腐敗・非効率」といった負のイメージを背負うようになった。したがって、公営事業改革は、当初、国民党政府の台湾化、政治的民主化にともなう経済の自由化・民主化の一環であると捉えられた（陳等 1991 : 23、呉 1992 : 180）。ところが、改

---

<sup>1</sup> 台湾では国や省など各レベルの政府が所有・経営する企業体の総称を「公営事業」と呼び、ここではこの用語をそのまま使用する。これには日本語の①狭義の企業・②かつて公共企業体と呼ばれた公社・③国の現業部分およびその独立法人化されたものを含む。

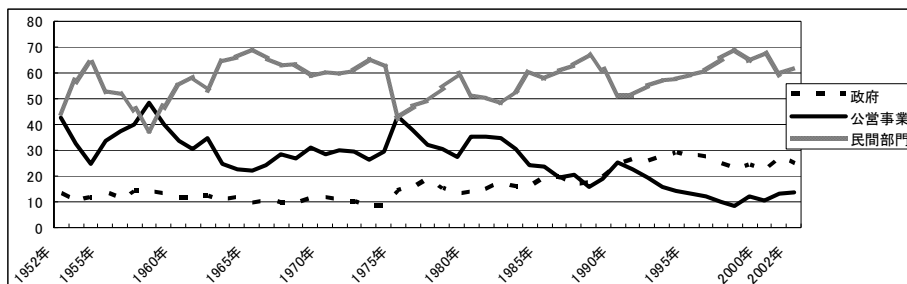
<sup>2</sup> 「省籍矛盾」とは、戦前からの台湾住民である本省人と戦後国民党政府と共に台湾に渡ってきた外省人の間の政治権力分配の不均衡と、それによって生じた摩擦や衝突のことである。

革が開始されると、民営化過程で「国有資産の投売り」や経営の私物化といった問題が発生して、「私有化」が必ずしも改革の万能薬でないことが露見し(張 1999、2001)、また労働者の権利が十分に保障されていなかったことから労働組合(工会)の強い反発を生むようになった。そしてまた、2000年代になって、民営化の対象が電力や鉄道などの公共性の高い業種に及ぶにつれて、改革のためには単に旧体制を破壊するだけではなく、新しい公共性を創造する必要があることが明らかになってきた。いわゆる「民主化の深化」の中で、公営事業改革はどのような役割を果たしてきたのか。本章では、改革の起源、推進過程、問題点の発生、その解決過程を分析し、現状と今後の展望を示したい。

## 第2節 台湾の公営事業

一般に中小企業による輸出指向型発展を遂げたとされる台湾経済であるが、歴史的に公営事業のプレゼンスは非常に大きかった。図1の所有別国内資本形成構成比をみると、まず1952年には、公営事業の資本形成は43%で民間部門の44%とほぼ同率であり、その後1954年の土地改革で四大会社の払い下げによって一時低下するが、経営の悪化した企業の国営化やアメリカの援助投資などによって再び上昇し、1958年には一時的に民間資本よりも大きくなった。1960年代には一部事業が民営化されて若干下がるが、1970年代には石油化学や鉄鋼などの新規事業が設立され、以後1990年代に至るまで、総額が1952年の約400倍に拡大しているにもかかわらず構成比は一貫して20~35%を占めている。このように、資本主義陣営の中で、台湾は公営部門の比率が極めて高い国の一つであった。

図1 所有別国内資本形成構成比の推移 (1951~2002年) (単位：%)



(出所) CEPD, 1981, 2002.より作成

表1 すでに改革が実施された事業数

(単位：事業)

| 主管機関    | 改革前<br>事業数<br>(1991年) | 1994年6月～2000年4月 |          |          | 2000年5月～2004年3月 |          |          |
|---------|-----------------------|-----------------|----------|----------|-----------------|----------|----------|
|         |                       | 株式<br>売却        | 資産<br>売却 | 営業<br>停止 | 株式<br>売却        | 資産<br>売却 | 営業<br>停止 |
| 經濟部     | 10                    | 4               | 3        | 0        | 1               | 8        | 1        |
| 財政部     | 9                     | 3               | 0        | 0        | 1               | 0        | 0        |
| 交通部     | 5                     | 1               | 0        | 0        | 0               | 2        | 0        |
| 退輔会     | 28                    | 0               | 3(1)     | 11       | 0               | 0        | 4        |
| 行政院直轄・他 | 4                     | —               | —        | —        | —               | —        | —        |
| 省政府     | 33                    | 8               | 0        | 0        | —               | —        | —        |
| 高雄市政府   | 2                     | 1               | 0        | 0        | 0               | 0        | 0        |
| 台北市政府   | 5                     | 1               | 0        | 0        | 1               | 0        | 0        |
| 新聞局     | 2                     | 0               | 0        | 0        | 1               | 0        | 0        |

(注) 1) 〇内は資産分離後、合資で民営企業化された事業数。

2) 省政府主管の事業が1999年以降各機関に振り分けられたため、經濟部等の合計事業数は1991年時点より多くなっている。

(出所) 經濟部國營事業委員會ウェブサイト(<http://www.moeacnc.gov.tw/default.html>)、および周(1998:9)、中央銀行經濟研究處、吳(1992:4-5)。

また、業種も広範囲におよび、表1に示したようにさまざまな政府機関の下に存在している。中でも、經濟部所属事業は電力・石油などのエネルギー産業から糖業・肥料・金属・機械・造船などの製造業、そして台湾第二の建設会社である中華工程など全てが株式会社であった。また、財政部には銀行や信託会社以外に専売局(公売局)が、交通部には海運会社の他に郵政総局・電信総局などの事業体が所属していた。1954年、行政院に「国軍退除役官兵輔導委員会」(以下、退輔会)が設置され、その下に国内最大の建設会社、榮民工程事業管理処および農業・漁業・林業開発処、各種工場などが設立されたことは、軍隊の若返りを図り、かつ国民党政権とともに台湾に渡ってきた下級軍人に就業機会を与えたという効能をもった。行政院直轄の4事業は、中央銀行とこれに所属する造幣廠・印刷廠、衛生署麻醉藥品經理処である<sup>3</sup>。以上が国営事業で、その他、台湾省政府の下にも銀行・金融や製造業、交通事業(台湾鐵路管理局：以下、台鉄)が所属していたが、省政府の機能凍結の際に中央政府の相関する部門に移管された。本章では、これらのうち特に銀行・金融以外の事業について分析を進める。

<sup>3</sup> 中央銀行は1979年の「中央銀行法」改正から行政院直轄機関になり、麻醉藥品經理処は1999年に管制藥品管理局に改組された。

### **第3節 改革の実施と問題点——1990年代の公営事業改革から**

#### **1. 民営化の起源と根拠**

以上のように、公営事業のうち、特に製造業は営利迫及を直接の目的とするものが大半を占めた。しかし、その収入はいったん国庫に納入されて経営予算や再投資など処分の自主決定権が制限され、一方で損失は国庫から補填されたため、経営者の責任意識は薄弱であった。こうした経営の非効率性を解消するために、「世界的潮流」に則して民営化が必要であると主張されたのである。

一連の作業の法的根拠とされたのは1953年に制定された「公営事業移転民営条例」(全9条。以下、「条例」)で、民営化小組は、まずこの全文改正(全13条)に着手した。旧「条例」が非民営化事業(国防・専売・大規模公共事業)を定めていたのに対して、改正後は民営化の対象を「事業主管機関が公営の必要がないと認め、行政院が許可したもの」(第4条)とし、規制を緩和した。公営事業の定義は、政府資本が50%以上を占めるもの(第2条)とされ、政府所有株式の放出と資産の売却が民営化の方法と規定された(第5条)。また、労働者の権利保障と従業員優先的株式購入権の条項(第8-9条)が加えられた。改正草案は1989年11月に立法院に送られて1991年6月に公布され、1992年2月には「公営事業移転民営条例施行細則」(全21条：以下、「細則」)も公布された(行政院1994)。

法整備に先立つ1989年9月に、行政院は第一次民営化対象19事業のリストを発表し、1994年7月以前に民営化を完成させると宣言した。しかしながら、改革を開始してみると、民営化の方法も労働者の権利保障も十全ではなかったことが露呈した。次項では中国石油化工工業開発(以下、中石化)、中華工程、中国鋼鉄(以下、中鋼)、台湾機械(以下、台機)のケースを取り上げて考えてみたい。

#### **2. 威京グループによる経営の私物化と中鋼労組の抵抗**

##### **(1) 政府保有株式売却の問題点と脆弱な労働組合——中石化と中華工程**

政府保有株式が売却される際、購入希望者は申請して抽選で購入権を獲得しなければならない。しかし、購入権獲得後に市場の状況が変化し、これを放棄して購入を見合わせる者が現れると、売却率が低下して計画通りに民営化が進まない。これを嫌った事業主管機関は、売買手数料を競争入札させて証券会社に株式売買

を請負わせた。このとき、落札した証券会社は売れ行きに応じて公開抽選販売と協議販売の比率を決定できた(50%以下が望ましい)。威京グループの京華証券は、格安の手数料で請負販売権を獲得し、まず主管機関の評価委員会に販売株価を高めに設定させて売れ行きを悪化させ、それを理由に協議販売分の比率を引き上げた。これによって、自身も含む特定の購入希望者に市価より安くまとめ売りをし、彼らを威京グループに友好的な大株主として、株主総会の委任状を預かることで中石化と中華工程の経営権を掌握したのである。そして、威京グループの沈慶京は、中華工程、中石化の経営資金を流用して株式市場に投資し始めた。さらに1995年2月には、中華工程と中石化から5億元ずつ出資させて承輝実業公司を設立し、同時に同社に中華工程と中石化の株を買わせて持ち合いにして資金を浮かせ、更に株式市場に投入した。そして、本業に影響するという理由で投資資金の供出を拒絶した中華工程の陳朝威董事長は、1995年7月に辞職に追い込まれた。

この事件の背景には、沈慶京が国民党中央委員という地位を悪用したことに加えて、民営化が公営事業の諸問題を解決する万能薬のように考えられ、異を唱えるものが少なく、不正を監視するシステムが十分に機能していなかったことがあった。実際、各公営事業で働く労働者達は、改革開始から当事者としてさまざまな問題に直面し、最も強く民営化に反対してきたが、当初、彼らの主張は社会から注目されず、活動はほとんど実を結ばなかった。その理由の一つは、雇用が十分に保障されていない台湾社会で、公営事業の労働者は例外的に「鉄飯碗」<sup>4</sup>で安定した雇用環境を甘受してきたことから、彼らの主張は既得権益の確保のみを目的としているとみなされて一般労働者のシンパシーを得られなかったためである。

加えて、台湾の労働者はそれまで権利のために団結して労働争議を起こした経験がほとんどなかった。1950年代に国民党政府は各国営事業に産業別組合を組織したが、これは党組織の一部として機能する御用組合であった。一般企業においても労働組合の組織は可能であったが、中小零細の工場で働く労働者の組織率は低く、組合を党の下部組織として束ねようとする国民党の考えに警戒心をもった経営者が加入を拒むケースもあった。また、法律(「工会法」)で賃上げ闘争のた

---

<sup>4</sup> 鉄の茶碗は割れないことから食うに困らない、つまり失業しないという意味。

めの労働争議が禁止された組合に魅力を感じる労働者は少なく、かつ 1987 年以前は戒厳令下でストライキは全面的に禁止されており、労働争議の経験をつむチャンスはほとんどなかった(張 2001 : 63-119)。したがって、最も早く民営化対象に選ばれた中石化の職員がこれに反対したときも他の公営事業労組は全く賛同せず、彼らは孤立無援でその交渉能力は限られていた。

確かに、公営事業の従業員には公務員と同様にさまざまな福利厚生制度が設けられていた(李 1973)。しかし、それは公営事業で働く全ての人々に適用されたわけではなかった。公営事業には、「公務人員保険法」が適用される公務員と他の一般企業と同じ「勞工保険条例」が適用される正式職員、および契約工があり、有利な雇用条件は一部職員に限られていた。たとえば、中華工程が民営化される際に、現場の契約工 1700 名余がリストラ対象となり、正社員でないという理由で「条例」の退職優遇措置も労基法による保障も受けられないという事態が発生した。懸命な訴えかけの結果、活動に参加した 500 余名については正職員と同様の優遇措置が与えられたが、このとき、中華工程で彼らの権利について主張したのは当事者のみで、労働組合や他の職員がこれを支持することはなかった。しかしながら、民営化後には 10~70%の減俸やリストラなどが実施されて、正職員自身の労働条件も目に見えて悪化したのである(台灣勞工陣線 1999 : 44-61)。

## **(2) 民営化の成功要因と労働組合——中鋼と台機**

一方、威京グループの乗っ取りから辛くも難を逃れた中鋼は、民営化の成功例として評価されている。中鋼は 1971 年に外資・政府・民間の合資で設立された民営企業であったが、外資が引き上げて資金繰りに困ったことから政府が追加出資し、国営となった。しかし、一般の公営企業とは区別され、国営事業管理法の規制を受けず独自立法で管理されていた。大企業であったが輸入製品と競合しながら健全経営を維持していたことから、従業員が直面していた市場競争圧力も民営化前後で大きく変化しないと考えられていた。このため、経営陣も労働組合も民営化にそれほど抵抗感がなく、1989 年からいち早く政府株を売却し始め、1994 年末に第六次放出で民営化が完成する予定であった。ところが、このときの株式販売権を京華証券が獲得したことに中鋼労組が警戒心を抱き、強い抗議行動に出た。折りしも第一回の台湾省長と台北・高雄市長選挙と時期が重なり、立法院で

民進党議員が、經濟部は威京グループに不当に利益を供与していると批判して政治的な関心と呼ぶことに成功し、株式売却計画は一時停止された。

京華証券はすでに70%を協議販売として契約を進めていたが、社会的関心が非常に高まったため選挙結果に考慮した政府が全てを公開抽選販売とするように指示した。そして、売却率が100%となったため、中鋼は威京グループに付け入る隙を与えずに済んだのである。中鋼のケースは、もともと健全経営で多くの一般投資家が株を買う素地があったこと、選挙の時期と重なって労働組合の主張が世論の関心と呼んだことが勝因であった(台湾勞工陣線 1999 : 83-106)。

しかしながら、これ以後の労働組合の活動も常に成功したわけではなかった。たとえば、同じく第一次民営化対象であった台機は、1994年3月に政府株式売却が開始されたが、株式はほとんど売れず、1996年から四つの工場が次々と売却されることになった。これらの工場は業績は悪かったため、比較的大きな資産を保有していたにもかかわらず、その価値に見合わない低価格で販売された。その上、本業の操業はすぐに行き詰まり、最終的にほとんどの職員が職を失った。が、彼らの窮状に関心を寄せる人はほとんどいなかった。経営不振からリストラが続き、1993年6月時点で台機の従業員は2715人しかおらず、1994年に9561人を有した中鋼と比較して少人数であった上に、台機労組は1工場1組合で互いの連携がなく、「抵抗勢力」として十分な交渉力を持ち得なかったことがその一因としてあげられる(台湾勞工陣線 1999 : 83-161,170)。

したがって、中鋼の民営化が成功した要因は、中石化と中華工程の失敗例からの学習に加えて、もともと経営状態が健全で、従業員数が多いため労組の規模が大きく、かつ市長選挙という政治的機会に恵まれたことが考えられる。

## 第4節 民主化の深化と公営事業改革

### 1. 継続と改善——2000年政権交代後の公営事業改革

2000年3月の総統選挙で政権交代を果たした陳水扁政権は、前政権の公営事業改革を引き継ぎ、表1のようにさらに進展させた。そして、改革の過程で発生した問題に対しては着実にその対応策が練られ、その過程は法改正に反映された。

たとえば、「公営事業移転民営条例」は2000年11月に全文が改正された(全19



条)。「細則」も 2003 年 8 月に全文改正(全 29 条)され、他にも関連法規が全文改正、または新たに制定された。法整備の主要なポイントは労働者の補償の強化であり、その財源を政府と定めていることである。確かに民営化後に人員整理が行なわれるケースが多く、労働者への補償を強化してその財源を企業に求めるのは、新しい経営者には大きな負担となり、労働者にとっては不安材料となる。しかし、財政赤字が増大する状況下で、当初、政府の負担を軽減することを目標の一つにあげていた公営事業改革が、逆に大きな財政負担となる可能性もある。

改革の内容に目を向けると、表 1 からわかるように、2000 年 5 月以後の特徴は、民営化に先立って資産を売却した事業数が多いことである。これは、初期には経営状態の悪い公営事業を売却する場合、その資産を含めて売却していたことの反省の現れである。公営事業の資産は遊休施設や工場・倉庫など、土地に絡むものが多く、立地も悪くないことから、特定の企業または人物に国有資産を叩き売っているという批判が起こった。そこで、土地など売却可能な資産は先に分離し、事業部門についてはまず再建計画を立てて、それが実現すれば民営化し、できない場合は営業を停止する方法が採用されるようになった。つまり、改革の方法として「合理化」が加わったのである。

## 2 . 自由化と競争の導入——進行中の民営化計画

現在進行形の民営化計画のうち主要なものは、經濟部の台湾電力(以下、台電)と中国石油(以下、中油)、交通部の中華電信と台鉄で、これらは本来独占状態にあり、改革の主要な目的には「自由化」と「競争の導入」が含まれていた。

たとえば中国石油はかつて、国内の石油関連市場を独占していたが、1998 年に台湾プラスチック・グループ(以下、台塑)がナフサプラントを完成させ、2001 年 9 月に「石油管理法」制定されて同年 12 月から石油製品輸入が完全自由化されるなど、現在は厳しい競争に直面している。原料市場だけでなく、2003 年には競争入札に敗れてそれまで独占していた高速道路上のガソリンスタンド 18 カ所分の経営権を台塑に奪われ、中油は経営陣・労組ともに相当の危機感を抱いている。

また、中華電信は WTO 加盟に配慮した電信自由化政策の一環として、交通部電信総局の事業部門が 1996 年に企業化されたものである。中華電信の株式はす

で2000年から公開中であるが、資本金が大きい国内株式市場だけでなく、米国預託証券の発行を準備中である。以上2社は、2002年の計画では、2003年末までに民営化を完成させているはずであったが、労働組合の圧力によって、2004年4月現在は未完となっている。

次に台電は民営化に先立って「電業法」（電気事業法）改正による電力自由化が必要であり、2002年の計画見直しでは法改正後、2005年12月末までに民営化が完了する予定であった。しかし、2004年4月16日の立法院と野党協議で、改正草案の自由化に関する条文が全て削除され、暗礁に乗り上げてしまった。

最後に台鉄は、現在はまだ交通部所属の鉄路管理局であるため、まず2004年6月末までに企業化し、2007年6月末以前に民営化を完成させる計画であった。しかし、台鉄労組は、企業化・民営化は2005年10月末開通予定の台湾新幹線（高速鉄路）を有利にするためのものであり、民営化後には大規模なリストラが行われるだけでなく、台鉄の存在自体が危ぶまれると猛烈な反対運動を展開中である。

### 3. 労働組合の圧力と改革の遅延——2004年総統選挙と労働争議

現在、以上4者の民営化は遅延しており、その最大の原因は労働組合の抵抗である。これらは1990年代の例よりはるかに大規模な事業であり、労組の組合員数も台電と中華電信は各3万人弱、中油が約2万人、台鉄は約1万4000人である。加えて、一連の改革過程で各労働組合も団結の必要を学習し、2000年5月1日には18の労働組合を会員とする「全国産業工会」を結成して、お互いの活動にエールを送り、協力し合うようになった。これは国民党政権下で御用組合の監視のために置かれた「台湾省総工会」とは全く異なる自主的な組織である。そして、2004年の総統選挙では、各労組は積極的に発言し、またストやデモを効果的に利用して、与党や各候補者に圧力をかけた。

まず、石油労組はホームページ上で民進党は「かつては慎重論であったのに政権交代後は積極的に民営化を推進している」と批判し、陳水扁候補に対する不支持を表明した。一方で、民営化を開始した国民党政権にも反発を感じており、「廃票」（無効票）運動への同調を呼びかける記事も多く掲載されていた。

次に、台鉄労組は2003年9月11日に翌年の春節ストを交渉材料に、交通部に

対して次の 5 つの要求を行なった。①企業化・民営化計画の停止、②退職金 967 億元・張短期債務 830 億元の政府負担、③老人・障害者・赤字路線運賃、メンテナンス費用の補填、④「台鐵局組織條例草案」の優先立法、⑤三項労資爭議(運賃値上げ・無責任事故奨励金の交付・三交代制反対)である。交渉は長引いたが、12 月 17 日付けで林陵三交通部長から返答があり、ストは回避された。内容は、①に関しては、企業化は台鉄労組の同意を得て法整備し、行政・立法部門の関連措置完成後に実施し、将来条件が整えば改めて民営化計画を作成すると返答し、他は全面承諾であった。台鉄労組はさらに子女教育補助や退職養老基金に対する 18%の利子優待を要求したが、この交渉は決裂し、選挙直前の 3 月 11 日に「台鉄労組はまだ陳水扁支持を表明していない」とホームページ上で主張した。

中華電信労組は民営化後の労働条件が確定するまでは政府保有株式売却をストップさせるよう要求し、2004 年 5 月 2 日にスト成否の投票を行なうと主張している。なお、国親連合は、2003 年 12 月に民営化の 6 ヶ月前に民営化後の労働条件を示し、民営化後 5 年以内の離職者は 13 ヶ月分の給与(現在は 7 ヶ月分)を要求できるというような中華電信労組の主張を意識した「条例」修正案を提示したが<sup>5</sup>、労組は公式には支持候補を表明しなかった。

最後に台電労組は、陳総統の「民営化が唯一の道とは考えていない」という言葉から 3 月 15 日に正式に現政権支持を表明した。もっとも、この発言の背景には労組の圧力だけではなく、電業法改正が却下されたように技術的な準備がまだ十分でないなどの電力の特殊な事情も考えられる。電力自由化は 1995 年から推進され、独立系の発電所建設が次々と認可されたが、必ずしも計画通りに完成しておらず、しかも、発電を自由化しても販売方法やピーク時準備容量の分担など、市場化の方法論もまだ完璧に整っているとはいえないからである。

## 第 5 節 まとめ——旧体制の破壊から新しい公共性へ

台湾の公営事業改革は体制改革の一環として始まり、政商癒着や労働者の権利問題などの負の遺産と経験の不足から、その進行過程は決してスムーズではなか

---

<sup>5</sup> 行政院經建會副主任委員の謝發達は、これを実施すれば中華電信と榮民工程公司だけで、2074 億元の財政負担になると回答している。

った。しかし、政府と労働者双方の主張と衝突、妥協を経て徐々に問題を解決し着実に進展している点で評価でき、これは民主化の深化ととらえることができる。

その結果、2000年の政権交代から現在まで、公営事業改革と関連する法律・条令・施行細則が次々と改正・制定され、民営化の方法論・従業員の待遇保障・株式会社内販売の優待内容改善、および経営や事業の透明性の確保などが図られてきた。しかしながら、2004年4月現在、なおも労働組合の反対によって改革は滞り、陳水扁政権は新たに改革計画の全面的見直しの必要性に直面している。その打開策の第一歩として、2002年7月に専売局から企業化された台湾酒菸公司に対し、総統選挙後の4月26日、初めて民営化の方法に関して約7000名の全従業員による投票を実施するとした。うまくいけば他の公営事業に対しても実施が検討されるというが、これが民営化推進の一助となるか否かは未知数である。

また、改革の対象は製造業や金融業など市場親和性の高い業種から、交通・インフラなどの公共性の高い業種へとシフトし、陳政権成立後に鉄道・電信・電力などの、いわゆる「公企業」改革が始まった。これらは単に政府株式を売却すれば民営化が成立するというものではなく、現在もなお、世界各国で民営化の定義と方法が模索されている業種である。たとえば日本の国鉄で1950年代の公社化後に大事故が頻発し、また近年イギリスの国鉄が民営化後に大脱線事故が起こるなどの例があるように、鉄道事業改革では利用者の便益に加えて効率と安全とのバランスが確保されなければならない。また、電力事業改革においては自由化後も必要な電源と安定供給を確保することが、国民生活、産業活動の便益のみならず、安全保障に抵触する問題として残されるため、政府がどのような強制力を持ってこれに関与していくのが重要なポイントになってくるだろう。

このように2期目を迎えた陳水扁政権には、旧体制の破壊から新しい公共性の創造へと改革の段階を前進させることが求められている。そのために政府や関係機関はさまざまな打開策を打ち出す努力を重ねているが、台湾の現状に見合ったオリジナルの方法論を生み出す必要があり、今後も試行錯誤が繰り返されるであろう。したがって、改革の推進にはそれを受け止めるだけの社会的コンセンサスを確立し、権威主義時代とは異なる形で政治的安定を確保するための強いリーダーシップが必要である。極めて僅差となった今回の選挙の結果を鑑みると、その

途筋は困難に見えるが、逆に落選後に混乱を引き起こした野党の言動が中間層の政治意識にどのような影響を与えたのか、2004年12月の立法院選挙の行方が注目される。公営事業改革の推進は、今後の台湾民主化の深度を測る上で、重要な尺度の一つとなるであろう。

## 参考文献

### <日本語文献>

北波道子 2003『後発工業国の経済発展と電力事業』晃洋書房。

張国興 2000『戦後台湾労使関係の研究』中国書店。

劉進慶 1975『戦後台湾経済分析』東京大学出版会。

### <中国語文献>

陳師孟等 1991『解構党國資本主義』台北 自立晚報社。

李茂雄 1973『經濟部所属國營事業人事制度之研究』台北 國立政治大學研究生論文。

台灣勞工陣線 1999『新國有政策——台灣民營化政策總批判』台北 商周出版。

吳若予 1992『戦後台灣公營事業之政經分析』台北 業強出版。

行政院研究發展考核委員會 1994『公營事業民營化問題與对策之研究』台北。

張晉芬 1999「私有化符合誰的利益？——檢視台灣公營事業所有權移轉的社會效果」（『台灣社會學研究』第3期、1999年7月）。

張晉芬 2001『台灣公營事業民營化——經濟迷思的批判』台北 中央研究院社會學研究所。

周添城 1998『台灣民營化的經驗』台北 中華徵信所。

中央銀行經濟研究處(各年版)『中華民國台灣地區公營營企業資金狀況調查結果報告』台北。

CEPD (Council for Economic Planning and Development). various years.  
*Taiwan Statistical Data Book.*